



DOCKET NO.: 4583

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

IN THE MATTER OF THE APPLICATION FOR PATENT

OF: Martin RICHTER et al.

|ART UNIT: 3661

SERIAL NO.: 10/695,618

|CONF. NO.: 3905

FILED: October 27, 2003

FOR: ARRANGEMENT FOR GENERATING CONTROL COMMANDS FOR ACTUATING
FLAPS AND SLATS OF AN AIRCRAFT

COMMISSIONER FOR PATENTS
P.O. BOX 1450
ALEXANDRIA, VA 22313-1450

February 3, 2004

TRANSMITTAL OF PRIORITY DOCUMENT


Dear Sir:

I am enclosing the priority document German Patent Application 102 49 967.5 filed on October 26, 2002. The priority of the German filing date is claimed for the above identified U.S. patent application. Please acknowledge receipt of the priority document.

Respectfully submitted
Martin Richter et al. - Applicant

WFF:ks/4583

Enclosure:
postcard,
priority document

By 
W. F. Fasse - Patent Attorney
Reg. No.: 36132
Tel: 207 862 4671
Fax: 207 862 4681
P.O. Box 726
Hampden, ME 04444-0726

CERTIFICATE OF MAILING:

I hereby certify that this correspondence with all indicated enclosures is being deposited with the U. S. Postal Service with sufficient postage as first-class mail, in an envelope addressed to: Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450, on the date indicated below.

Karin Smith - February 3, 2004
Name: Karin Smith - Date: February 3, 2004

Airbus Deutschland GmbH

"Vorrichtung zur Ansteuerung der Vorflügel
und Landeklappen eines Flugzeuges "

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Ansteuerung der Vorflügel und Landeklappen eines Flugzeuges unter Verwendung eines als Hebelmechanismus ausgeführten Kommandogebers zur Erzeugung von Sollkommandos für eine

05 Verstellung der Vorflügel und Landeklappen, wobei der Hebelmechanismus ein mit zwei drehbaren Sensorscheiben mechanisch verbundenes Hebelgestänge aufweist, und wobei jede Sensorscheibe mit Signalgebern ausgestattet ist, die an zwei Flugrechner zur Ermittlung und Weiterleitung

10 von Stellsignalen an Verstelleinrichtungen der Vorflügel und Landeklappen des rechten und des linken Flügels elektrisch angeschlossen sind.

Bisherige Flugzeuge besitzen einen Kommandogeber mit einem einfachen Lastpfad hinsichtlich der Sollkommandos, wobei die Vorflügel und Landeklappen mittels zweier Flugrechner, denen über einen einzigen Hebelmechanismus mit zugehörigen Signalgebern das Sollkommando zugeführt wird, angesteuert und überwacht werden. Dieser Hebelmechanismus

15 besitzt eine Steuerkulisse mit einer bestimmten Anzahl von Rasten, die einen Kommandogeber in Form eines Hebels

20

in einer fixierten Stellung halten. Weiterhin sind als Schikanen ausgebildete Sperrmittel vorgesehen, die verhindern, daß der Hebel in einem Stellvorgang von der Null- auf die Vollstellung oder umgekehrt bewegt werden
05 kann, ohne in den Zwischenstellungen anzuhalten. Bei diesem Kommandogeber besteht der Nachteil, daß bei Ausfall der singulären Mechanik oder Sensorik, beispielsweise durch Bruch oder mechanisches Klemmen innerhalb des Lastpfades oder innerhalb der Sensorik, das gesamte Vorflügel-
10 und Landeklappensystem nicht mehr angesteuert werden kann. Um die Abhängigkeit des gesamten Systems von der Verfügbarkeit nur eines Kommandogebers zu vermeiden, kann ein alternativer Kontrollschalter zusätzlich eingeführt werden. Dieses bedeutet aber die Unterbringung von zusätz-
15 lichen Schaltern im Cockpit und spezielle Prozeduren für die Piloten im Falle der Nichtverfügbarkeit des normalen Kommandogebers.

Der Erfindung liegt nun die Aufgabe zugrunde, eine Vor-
20 richtung der eingangs genannten Art zu schaffen, bei der ein mechanischer Bruch oder ein Klemmen eines Antrieb-/Lastpfades bzw. ein Ausfall eines Signalgebers nicht zum Verlust der Funktion "Landeklappenkommando" führt.

25 Die Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß der Hebelmechanismus doppelt ausgeführt und in zwei in ihrer Auslegung unabhängige aber in ihrer Funktion gekoppelte Lastpfade derart aufgeteilt ist, daß zwei Verstellhebel und zwei Gestänge funktional zu einem Kommandogeber zu-
30 sammengefaßt sind, und daß die Signalgeber einer zugehörigen Sensorscheibe jeweils an einen der beiden Flugrechner angeschlossen sind.

Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen
35 2 und 3 beschrieben.

Ein Vorteil der Erfindung liegt neben dem Verzicht auf zusätzliche alternative Schalter inklusive alternativer Cockpit-Prozeduren darin, daß die Wahrscheinlichkeit eines Totalausfalles des Kommandogebers für die redundanten Flugrechner auf $\leq 10^{-9}$ /FH reduziert werden kann. Mit der erfindungsgemäßen Vorrichtung werden zwei redundante Verstellhebel funktional zu einem Bedienhebel mittels mechanischer Synchronization (Bolzen/Nieten o.ä) zusammengefaßt. Ein mechanischer Bruch eines Antriebs-/Lastpfades oder der komplette Ausfall eines Signalgebers führt nicht zum Verlust der Funktion "Landeklappenkommando", da der zweite nicht betroffene Pfad weiterhin eine Hebelfunktion inklusive gültigem Stellkommando über die Sensorik ermöglicht. Mit dem Wegfall der Notwendigkeit eines alternativen Bedienknopfes oder -hebels ist eine signifikante Vereinfachung der Systemauslegung (Rechnerfunktionalitäten, Cockpitinterface) sowie eine Beibehaltung bisheriger Bedienfunktionalität vorteilhafterweise verbunden.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel nach der Erfindung dargestellt, und zwar zeigt die einzige Figur eine Prinzipdarstellung einer Vorrichtung zur Ansteuerung und Überwachung von zeichnerisch nicht dargestellten Vorflügeln und Landeklappen eines Flugzeuges. Hierbei werden ebenfalls nicht dargestellte Verstelleinrichtungen der Vorflügel und Landklappen von zwei Flugrechnern 1 und 2 mit Verstellsignalen beaufschlagt.

Der Hebelmechanismus der Vorrichtung nach Fig. 1 weist zwei Verstellhebel 3 und 4 sowie zwei Gestänge 5 und 6 auf. Die Gestänge 5, 6 sind einerseits mit den Verstellhebeln 3, 4 sowie andererseits mit jeweils einer drehbaren Sensorscheibe 7 bzw. 8 mechanisch verbunden. Hierbei sind die Verstellhebel 3, 4 und die Gestänge 5, 6 funktional zu einem Kommandogeber zusammengefaßt. Jede Sensor-

scheibe 7 bzw. 8 weist vier Signalgeber auf, beispielsweise Signalgeber 12 für Vorflügel-Rechner/Prozessor 1.1, Signalgeber 13 für Vorflügel-Rechner/Prozessor 1.2, Signalgeber 14 für Landeklappen-Rechner/Prozessor 1.1, Signalgeber 15 für Landeklappen-Rechner/Prozessor 1.2, Signalgeber 16 für Vorflügel-Rechner/Prozessor 2.1, Signalgeber 17 für Vorflügel-Rechner/Prozessor 2.2, Signalgeber 18 für Landeklappen-Rechner/Prozessor 2.1 und Signalgeber 19 für Landeklappen-Rechner/Prozessor 2.2. Alle Signalgeber 12 bis 15 bzw. 16 bis 19 einer zugehörigen Sensorscheibe 7 bzw. 8 sind jeweils über ein erstes oder zweites elektrisches Verbindungselement 9 bzw. 10, beispielsweise mit Hilfe von elektrischen Steckern, an den zugehörigen Flugrechner 1 bzw. 2 elektrisch angeschlossen. Mit 20 bzw. 21 ist jeweils ein erster bzw. zweiter Reset-Schalter im sogenannten Overhead-Panel bezeichnet.

Vorteilhafterweise ist der Hebelmechanismus so konstruiert, daß ein Klemmen einer Sensorscheibe 7 oder 8 immer durch - gegebenenfalls erhöhte - Bedienkräfte überdrückt werden kann. Die vom Klemmen nicht betroffene Seite des redundanten Hebelmechanismus kann weiterhin gültige Stellkommandos über die redundante Sensorik an die Flugrechner 1 oder 2 geben. Außerdem ist vorgesehen, daß die Verstellhebel 3 und 4 in einer blockadefrei ausgebildeten Kulisse 11 zu führen, bei der die Rasten auf einer Seite und die Schikanen auf der anderen Seite der Verstellhebel 3 bzw. 4 angeordnet sind. Somit können lose oder abgescherte Teile nicht zu einer Blockade führen. Damit keine unerwünschten Fremdkörper in den die Verstellhebel 3 bzw. 4 führenden Schlitz der Steuerkulisse 11 eindringen können, wird dieser Schlitz eine mechanische Abdeckung in Form einer Roll- oder Lamellentür, einer Ziehharmonika oder einer beweglichen Blech-/Kunststoffabdeckung aufweisen.

Bezugszeichenliste

- 1 erster Flugrechner
- 2 zweiter Flugrechner
- 3 erster Verstellhebel
- 4 zweiter Verstellhebel
- 5 erstes Gestänge
- 6 zweites Gestänge
- 7 erste drehbare Sensorscheibe
- 8 zweite drehbare Sensorscheibe
- 9 erstes elektrisches Verbindungselement (Stecker)
- 10 zweites elektrisches Verbindungselement (Stecker)

- 11 Kulisse
- 12 Signalgeber für Vorflügel-Rechner/Prozessor 1.1
- 13 Signalgeber für Vorflügel-Rechner/Prozessor 1.2
- 14 Signalgeber für Landeklappen-Rechner/Prozessor 1.1
- 15 Signalgeber für Landeklappen-Rechner/Prozessor 1.2
- 16 Signalgeber für Vorflügel-Rechner/Prozessor 2.1
- 17 Signalgeber für Vorflügel-Rechner/Prozessor 2.2
- 18 Signalgeber für Landeklappen-Rechner/Prozessor 2.1
- 19 Signalgeber für Landeklappen-Rechner/Prozessor 2.2
- 20 erster Reset-Schalter im Overhead-Panel
- 21 zweiter Reset-Schalter im Overhead-Panel

Airbus Deutschland GmbH

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Vorrichtung zur Ansteuerung der Vorflügel und Landeklappen eines Flugzeuges unter Verwendung eines als Hebelmechanismus ausgeführten Kommandogebers zur Erzeugung von Sollkommandos für eine Verstellung der
- 05 Vorflügel und Landeklappen, wobei der Hebelmechanismus ein mit zwei drehbaren Sensorscheiben mechanisch verbundenes Hebelgestänge aufweist, und wobei jede Sensorscheibe mit Signalgebern ausgestattet ist, die an zwei Flugrechner zur Ermittlung und Weiterleitung
- 10 von Stellsignalen an Verstelleinrichtungen der Vorflügel und Landeklappen des rechten und des linken Flügels elektrisch angeschlossen sind,
- dadurch gekennzeichnet, daß der Hebelmechanismus doppelt ausgeführt und in zwei in ihrer Auslegung unabhängige aber in ihrer Funktion gekoppelte Lastpfade
- 15 derart aufgeteilt ist, daß zwei Verstellhebel (3, 4) und zwei Gestänge (5, 6) funktional zu einem Kommandogeber zusammengefaßt sind, und daß die Signalgeber (12 bis 15 bzw. 16 bis 19) einer zugehörigen Sensor-
- 20 scheibe (7 bzw. 8) jeweils an einen der beiden Flugrechner (1 bzw. 2) elektrisch angeschlossen sind.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,
daß die Verstellhebel (3, 4) in einer blockadefrei
ausgebildeten Kulisse (11) geführt sind, bei der die
Rasten auf einer Seite und die Schikanen auf der an-
05 deren Seite der Verstellhebel (3, 4) angeordnet sind.
3. Vorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet,
daß die die Verstellhebel (3, 4) führenden Schlitz-
10 der Kulisse (11) eine mechanische Abdeckung in Form
einer Roll- oder Lamellentür, einer Ziehharmonika
oder einer beweglichen Blech-/Kunststoffabdeckung
aufweisen.

Zusammenfassung

"Vorrichtung zur Ansteuerung der Vorflügel und Landeklappen eines Flugzeuges "

Vorrichtung zur Ansteuerung der Vorflügel und Landeklappen eines Flugzeuges unter Verwendung eines als Hebelmechanismus ausgeführten Kommandogebers zur Erzeugung von Sollkommandos für eine Verstellung der Vorflügel und Landeklappen. Der Hebelmechanismus weist ein mit zwei drehbaren Sensorscheiben mechanisch verbundenes Hebelgestänge auf, wobei jede Sensorscheibe mit Signalgebern ausgestattet ist. Die Signalgeber sind an zwei Flugrechner zur Ermittlung und Weiterleitung von Stellsignalen an Verstelleinrichtungen der Vorflügel und Landeklappen des rechten und des linken Flügels elektrisch angeschlossen.

Um zu verhindern, daß ein mechanischer Bruch oder ein Klemmen eines Antrieb-/Lastpfades oder ein Ausfall eines Signalgebers zum Verlust der Funktion "Landeklappenkommando" führt, ist vorgesehen, daß der Hebelmechanismus doppelt ausgeführt und in zwei in ihrer Auslegung unabhängige aber in ihrer Funktion gekoppelte Lastpfade aufgeteilt ist. Zwei Verstellhebel und zwei Gestänge sind funktional zu einem Kommandogeber zusammengefaßt, wobei die Signalgeber einer zugehörigen Sensorscheibe jeweils an einen der beiden Flugrechner elektrisch angeschlossen sind.

